Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen (23. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. Juni 1954 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über die vorläufige Regelung der Donauschiffahrt und zu dem Abkommen vom 17. Juli 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über die Zollbehandlung der Donauschiffe

— Drucksache 583 —

A. Bericht des Abgeordneten Eisenmann

Der Entwurf eines Gesetzes zu den Abkommen vom 26. Juni 1954 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über die vorläufige Regelung der Donauschiffahrt und zu dem Abkommen vom 17. Juli 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über die Zollbehandlung der Donauschiffe — Drucksache 583 — wurde in der 51. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 27. November 1958 an den Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen federführend und an den Finanzausschuß mitberatend überwiesen.

Der Finanzausschuß hat den Entwurf in seiner 26. Sitzung vom 21. Januar 1959 beraten. Er hat die vorgelegten Abkommen und das Ratifikationsgesetz grundsätzlich gebilligt und dem federführenden Ausschuß vorgeschlagen, in Artikel 2 Abs. 2 des Ratifikationsgesetzes entsprechend dem Wunsche des Bundesrates (dem die Bundesregierung zugestimmt hat) vorzusehen, daß die vom Bundesminister der Finanzen zu erlassende Rechtsverordnung der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

Der federführende Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen hat sich in seiner 37. Sitzung vom 5. Februar 1959 eingehend mit dem Entwurf befaßt und beschlossen, dem Bundestag die Annahme des Entwurfs mit der vom Finanzausschuß vorgeschlagenen Änderung zu empfehlen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf — Drucksache 583 — wird die Zustimmung des Bundestages zu zwei 1954 und 1956 von der Bundesregierung mit Jugoslawien geschlossenen Abkommen über eine vorläufige Regelung der Donauschiffahrt sowie über die Zollbehandlung der Donauschiffe erbeten. Es handelt sich hier um die ersten und bis jetzt einzigen deutschen Regierungsvereinbarungen im Donaugebiet, die eine nicht unerhebliche Bedeutung für das deutsch-jugoslawische Verhältnis auf dem Gebiet der Donauschiffahrt beanspruchen, darüber hinaus aber auch in wichtigen Punkten Bedeutung haben werden für das Verhältnis zu allen übrigen Donauuferstaaten, soweit diese Donauschiffahrt betreiben.

Zur Vorgeschichte und sachlichen Begründung der Abkommen ist darauf hinzuweisen, daß bereits im Jahre 1949 zwischen den deutschen und den jugoslawischen Donauschiffahrtsgesellschaften mit Zustimmung der damaligen JEIA die Wiederaufnahme der Donauschiffahrt zwischen deutschen und jugoslawischen Häfen vereinbart werden konnte. Da aber die deutschen Unternehmen erst ab 1953 in der Lage waren, ihre Schiffe auf der Donau auch unterhalb von Wien verkehren zu lassen, waren sie gegenüber den ausländischen Gesellschaften, die seit mehr als 4 Jahren den internationalen Verkehr allein bewältigt hatten, im Nachteil. Die Bundesregierung schlug daraufhin Verhandlungen im zeitlichen Zusammenhang mit den Wirtschaftsbespre-

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger
Bad Godesberg, Goethestraße 54, Telefon 3551

chungen vor, die am 26. Juni 1954 zur Unterzeichnung des ersten Abkommens über die vorläufige Regelung der Donauschiffahrt zwischen der Bundesregierung und der jugoslawischen Regierung führten. Als Zeitpunkt für die Rechtswirksamkeit des Abkommens wurde in einem Briefwechsel das Inkrafttreten des zweiten, damals erst in Aussicht genommenen Abkommens über die Zollbehandlung der Donauschiffe genannt. Die Verhandlungen über dieses letzte Abkommen, die eine Änderung gewisser geltender Bestimmungen der deutschen Zollgesetzgebung erfordern, setzten eine eingehende Prüfung durch die zuständigen deutschen Stellen voraus, deren Ergebnis aber dann am 17. Juli 1956 zu der Unterzeichnung auch des zweiten, die Zollfragen regelnden Abkommens führte. Zur Klarstellung einiger in der Zwischenzeit aufgetretener Zweifel wurde zum gleichen Zeitpunkt ein der Drucksache 583 beiliegendes Durchführungsprotokoll zu dem ersten Abkommen vom 26. Juni 1954 unterschrieben.

Das Abkommen zur vorläufigen Regelung der Donauschiffahrt vom Juni 1954 regelt unter Aufrechterhaltung der für die internationale Donau geltenden Grundsätze der Freiheit der Schiffahrt und der Gleichbehandlung die Zulassung der beiderseitigen Donauschiffe zum gewerblichen Verkehr, die Anerkennung der technischen Vorschriften, die Anerkennung der Donauschifferausweise und andere den technischen Schiffahrtsbetrieb betreffende Fragen. Das Abkommen schließt die Doppelbesteuerung aus, es erlaubt dem Schiffahrtunternehmen, Niederlassungen im Gebiet des anderen vertragschließenden Teils zu unterhalten. Das Abkommen enthält schließlich noch eine Bestimmung, die den Willen beider Regierungen zum Ausdruck bringt, durch die mit dem Abkommen geschaffenen Erleichterungen die notwendigen Grundlagen für einen wirtschaftlichen Donauschiffahrtsverkehr der beiderseitigen Gesellschaften in beiden Richtungen zu schaffen.

Das zweite, 1956 geschlossene Abkommen über die Zollbehandlung der Donauschiffe schafft die Voraussetzungen für eine zollfreie Versorgung von Donauschiffen mit Bordvorräten und Betriebsstoffen. Das Abkommen soll die Schwierigkeiten, die sich aus der Verschiedenheit der deutschen Zollvorschriften einerseits und der Zollvorschriften aller übrigen Uferstaaten einschließlich Österreichs andererseits, ergeben haben, beseitigen. Im gesamten Donaugebiet sieht allein die deutsche Zollgesetzgebung eine Verzollung der an Bord von Donauschiffen zum Verbrauch kommenden Vorräte und Betriebsstoffe vor. Von jugoslawischer Seite ist in den Verhandlungen auch unter Hinweis auf die zwischen anderen Donauuferstaaten geschlossenen Vereinbarungen gefordert worden, daß den Schiffen des einen Staates im Gebiete des anderen Staates nicht nur die Einfuhr zum Verbrauch, sondern auch die Versorgung mit abgabenfreien Treib-, Heiz- und Schmierstoffen ermöglicht werden. Die deutsche Donauschiffahrt machte geltend, daß in den planwirtschaftlich gelenkten Uferstaaten die notwendigen Betriebsstoffe oft nur durch Vermittlung der staatlichen Unternehmen oder aus dortigen Zollagern bezogen werden könnten. Um der deutschen Donauschiffahrt den Verkehr im Bereich dieser Staaten zu ermöglichen und um den jugoslawischen, aber auch österreichischen Wünschen auf eine einheitliche Gestaltung der Zollvorschriften im gesamten Donaugebiet zu entsprechen, ist es notwendig, die Versorgung mit Bordvorräten und Betriebsstoffen auf der deutschen Donaustrecke weitgehend mit denjenigen, die auf den Strecken der anderen Donauuferstaaten gelten, in Einklang zu bringen.

Da durch Artikel 2 Abs. 1 des Zustimmungsgesetzes diese Regelung auf sämtliche Donauschiffe ausgedehnt wird, schafft das Abkommen erst die Voraussetzungen für die Gleichbehandlung der deutschen Donauschiffe über Jugoslawien hinaus im Gebiete der übrigen Uferstaaten.

Beide Abkommen sind auch von Bedeutung für die Realisierung der zwischen den deutschen Donauschiffahrtsgesellschaften und den Gesellschaften der übrigen Donauuferstaaten geschlossenen Schiffahrtsabkommen.

In Jugoslawien ist das Abkommen vom 26. Juni 1954 durch den jugoslawischen Bundesvollzugsrat bereits am 11. März 1955 ratifiziert worden. Die Abkommen haben inzwischen auch für die praktische Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Verwaltungsstellen sowie zwischen den Schiffahrtsgesellschaften bereits eine gewisse Bedeutung gehabt. Wenn die Abkommen noch nicht alle deutschen Wünsche auf dem Gebiete der Donauschiffahrt erfüllen können, so sind sie doch eine wesentliche Grundlage für eine wirtschaftlich und verkehrswirtschaftlich zu begrüßende Entwicklung.

Die Statistik des Hafens Regensburg weist die Verkehrsbeziehung mit Jugoslawien in beiden Richtungen für 1956 mit rd. 300 000 t, für 1957 mit rd. 370 000 t und 1958 mit rd. 390 000 t aus, eine Menge, die zu rd. 40 v. H. von den deutschen Gesellschaften übernommen werden konnte.

Bonn, den 17. März 1959

Eisenmann

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksache 583 — mit der Maßgabe, daß in Artikel 2 Abs. 2 die Worte „ohne Zustimmung des Bundesrates" durch die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates" zu ersetzen sind, im übrigen unverändert nach der Vorlage anzunehmen.

Bonn, den 5. Februar 1959

Der Ausschuß für Verkehr
Post- und Fernmeldewesen

Dr. Bleiß	**Eisenmann**
Vorsitzender	Berichterstatter